@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

7 (113)

lipiec
2017

WARSZAWA STAWIA NA TRAMWAJE



Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Drodzy Czytelnicy,

Każdy mieszkaniec Warszawy i każdy turysta, który przyjeżdża do stolicy, chciałby podróżować po mieście szybko, wygodnie, bezpiecznie i bez stania w korkach. Jak to zrobić, kiedy po mieście porusza się coraz więcej samochodów, a ulic i obwodnic tak szybko nie przybywa? Jak spowodować, by w centrum wielkiego miasta był mniejszy hałas i można było przejść się na spacer?

Dlatego Warszawa od kilku lat stawia na transport szynowy i nie jest to tylko puste hasło, ale strategia, która jest systematycznie realizowana. Kiedy oddajemy Państwu ten numer "iZTM" trwają prace przy ogromnym przetargu na zakup dla stolicy nowoczesnych tramwajów - docelowo może ich być nawet 213. Te pojazdy posłużą do obsługi nowych tras tramwajowych, które już w niedalekiej przyszłości powstaną w Warszawie.

Tramwajem będzie się można dostać z Woli na Wilanów, z Zielonej Białołęki do drugiej linii metra czy z Gocławia do Śródmieścia. Jak bardzo linia tramwajowa ułatwia życie, przekonali się już mieszkańcy Nowodworów, którzy od lutego mogą bez przesiadki dojechać do stacji metra Młociny.

Jakie jeszcze pomysły na usprawnienie komunikacji w stolicy mają władze Warszawy? O polityce transportowej opowiada dyrektor Biura Transportu i Mobilności Mieczysław Reksnis. W centrum Warszawy ma być mniej samochodów i więcej przestrzeni dla mieszkańców.

Skoro numer poświęcony jest tramwajom, to przekornie zapraszamy w podróż po historii komunikacji autobusowej. Tuż po wojnie po warszawskich ulicach mknęły „czerwone autobusy". Przez wiele lat były nieodłącznym fragmentem krajobrazu stolicy. Zachęcamy do zapoznania się z historią legendarnych już dziś autobusów Chausson, a szczególnie egzemplarzem wyremontowanym przez Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej z Warszawy.

Zachęcamy do lektury

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Łukasz Majchrzyk

Skład: Maciej Beister

Nakład: 10 678

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Wakacyjna komunikacja i zmiany remontowe

Zaczęły się wakacje, czyli czas, w którym mieszkańcy Warszawy wyjeżdżają na zasłużony urlop, a uczniowie odpoczywają od nauki. Komunikacja miejska musi dostosować się do zmieniających się potrzeb przewozowych. Wakacje to również czas remontów i realizacji inwestycji. Od niedzieli 25 czerwca wyłączony został ruch tramwajowy w trzech lokalizacjach. Uruchomione zostały zastępcze linie autobusowe oraz uzupełniające tramwajowe.

Zmiany wakacyjne

Tramwaje

Od 25 czerwca zawieszone zostało kursowanie linii: **4**, **11**, **13**, **23**, **25** i **44** oraz dodatkowych kursów linii **2** z Tarchomina Kościelnego. Na trasie Nowodwory – Metro Młociny „dwójka" kursuje tak jak dotychczas, czyli co 4 minuty.

Zmieniła się również częstotliwość kursowania linii magistralnych: **1**, **9**, **17** i **33**, które podjeżdżają na przystanki co 6 minut. Linie podstawowe: **3**, **6**, **7**, **10**, **14**, **15**, **18**, **20**, **22**, **24**, **26**, **27**, **28** i **35** kursują z częstotliwością 12 minut. Wakacyjny rozkład został wprowadzony również na linii **31**.

Autobusy

Pierwsze zmiany zostały wprowadzone 24 czerwca. Od tego dnia zawieszone zostało kursowanie linii: **201**, **205**, **256**, **304**, **314**, **320**, **323**, **332**, **334**, **379** i **412**. Ponadto, tylko w dni wolne, nie kursują autobusy linii: **195**, **196**, **214** i **262**.

W związku z końcem roku szkolnego zawieszone zostały kursy szkolne linii: **115**, **153**, **163**, **164** i **326** oraz niektóre kursy linii: **114**, **120**, **162**, **401**, **411**, **504**, **519** i **522**.

Specjalne, wakacyjne rozkłady jazdy zostały wprowadzone na liniach: **102**, **104**, **105**, **108**, **110**, **112**, **119**, **121**, **128**, **131**, **141**, **166**, **170**, **172**, **173**, **176**, **178**, **179**, **181**, **182**, **183**, **185**, **186**, **188**, **190**, **191**, **194**, **202**, **211**, **212**, **262**, **338**, **502**, **503**, **507**, **509**, **511**, **512**, **516**, **518**, **521**, **523**, **527**, **E-1**, **E-2**, **E-7** i **E-9**.



Na czas wakacji zmieniły się trasy linii: **154**, **156** i **157**, które zapewnią dojazd pasażerom w zamian za zawieszone linie, odpowiednio: **320**, **256** i **205**.

W dni wolne więcej autobusów wyjeżdża na linię 735, dzięki czemu mieszkańcy Warszawy sprawniej dojadą na weekendowy relaks nad Zegrze.

Kolejne wakacyjne rozkłady, dla linii: **124**, **139**, **140**, **340**, **700**, **701**, **702**, **704**, **708**, **709**, **710**, **712**, **713**, **714**, **715**, **719**, **723**, **724**, **727**, **729**, **731**, **738**, **739** i **742** zostaną wprowadzone od 1 lipca.

Metro

Zmieni się także rozkład jazdy metra w godzinach szczytu. Pociągi linii **M1** od 26 czerwca podjeżdżają na stacje co 2 minuty 50 sekund. Linia **M2**, dopiero od 24 lipca otrzyma rozkład wakacyjny i wtedy w godzinach szczytu będzie kursowała co 3 minuty 30 sekund. Do tego czasu, ze względu na wyłączenie ruchu tramwajowego na moście Śląsko-Dąbrowskim, kursuje bez zmian.

Pociągi SKM kursują bez zmian.

Zmiany remontowe

Prace prowadzone są w al. Solidarności, na ulicy Obozowej i Targowej.

Na moście Śląsko-Dąbrowskim remontowany jest trambuspas. W związku z tym tramwaje nie kursują pomiędzy placem Bankowym a placem Wileńskim oraz ulicą Targową od alei Solidarności do ulicy Kijowskiej.

Od 7 lipca na pewien czas całkowicie zamknięty zostanie Most Śląsko-Dąbrowski. W związku z tym od około godziny 5.00 rano, zmienią się trasy linii autobusowych: **160**, **190**, **527** oraz **Z-3**, a także linii nocnych: **N11**, **N16**, **N21**, **N61**, **N66**, **N71**.

Ponadto, zostaną uruchomione linie zastępcze **Z-7** (kursująca na trasie Dw. Wileński – Esperanto – Dw. Wileński) oraz **Z90** (kursująca na trasie: CH Marki – Dw. Wschodni).

Pasażerów, chcących się przedostać na drugą stronę Wisły, zachęcamy do skorzystania z pociągów drugiej linii metra, które kursują według przedwakacyjnego rozkładu jazdy i w godzinach szczytu podjeżdżają co 2 minuty 50 sekund.

Na Woli trwają prace związane z modernizacją kolejowej linii obwodowej. Od 25 czerwca tramwaje nie jeżdżą ulicą Obozową i Młynarską, na odcinku od alei Prymasa Tysiąclecia do ulicy Wolskiej. Wyłączenie ruchu na ulicy Targowej związane jest natomiast z budową kolejnego odcinka II linii metra. Tu składy nie przejeżdżają pomiędzy placem Wileńskim a ulicą 11 listopada.

Od 25 czerwca linie tramwajowe: **3**, **6**, **20**, **24**, **26**, **28** i **35** jeżdżą objazdami, a kursowanie linii: **4**, **11**, **13**, **23**, **25** i **44** zostało zawieszone.

Objazdy wytyczono trasami:

3: ANNOPOL / ŻERAŃ WSCHODNI - Annopol - Rembielińska - Matki Teresy z Kalkuty - Odrowąża - 11 Listopada - Targowa - Ratuszowa - Jagiellońska - RATUSZOWA-ZOO

6: METRO MŁOCINY - Zgrupowania AK „Kampinos” - Marymoncka - Słowackiego - pl. Wilsona - Mickiewicza - pl. Inwalidów - Mickiewicza - Andersa - Międzyparkowa - Słomińskiego - most Gdański - Starzyńskiego - Jagiellońska - Ratuszowa - Targowa - 11 Listopada - Stalowa - Środkowa - Wileńska - Czynszowa - CZYNSZOWA (powrót: Czynszowa - Stalowa).

20: BOERNEROWO - Kaliskiego - Dywizjonu 303 - Obozowa – MAGISTRACKA / MAJAKOWSKIEGO

24: GOCŁAWEK - Grochowska - al. Waszyngtona - al. Poniatowskiego - most Poniatowskiego - Aleje Jerozolimskie - pl. Zawiszy - Towarowa - Okopowa - al. Solidarności - Wolska - Połczyńska - Powstańców Śląskich - al. Reymonta - Wólczyńska - Nocznickiego - METRO MŁOCINY

26: OS. GÓRCZEWSKA - Górczewska - Powstańców Śląskich - Połczyńska - Wolska - al. Solidarności - METRO RATUSZ ARSENAŁ

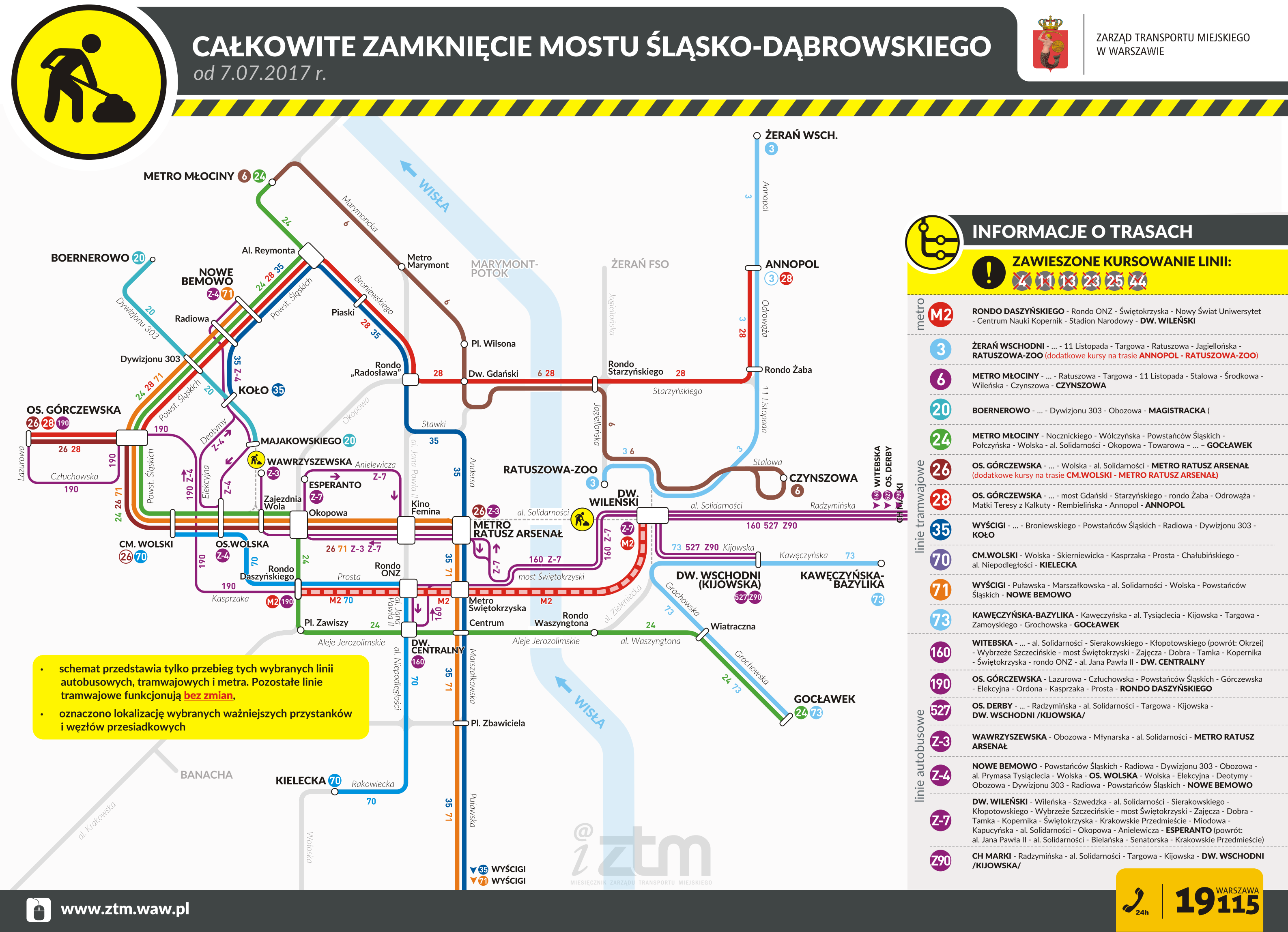
28: OS. GÓRCZEWSKA - Górczewska - Powstańców Śląskich - al. Reymonta - Broniewskiego - al. Jana Pawła II - Słomińskiego - most Gdański - Starzyńskiego - Odrowąża - Matki Teresy z Kalkuty - Rembielińska - Annopol - ANNOPOL

35: WYŚCIGI - Puławska - pl. Unii Lubelskiej - Marszałkowska - pl. Zbawiciela - Marszałkowska - pl. Konstytucji - Marszałkowska - pl. Bankowy - Andersa - Stawki - al. Jana Pawła II - Broniewskiego - al. Reymonta - Powstańców Śląskich - Radiowa - Dywizjonu 303 – KOŁO

Autobusy nocne linii **N45** i **N95** kursują ulicami:
... - Skierniewicka – Wolska – al. Prymasa Tysiąclecia – Obozowa - ...

Komunikacja uzupełniająca i zastępcza

Pasażerowie mogą korzystać z uzupełniających linii tramwajowych **70** (kursuje tylko w godzinach szczytu), **71** i **73**. Na warszawskie ulice wyjechały również autobusowe linie zastępcze **Z-3**, **Z-4** i nocna **ZN5**, która zapewnia dojazd pasażerom z Młynowa. Od 7 lipca pojawią się także linie: **Z-7** i **Z90**.



Tramwajem przez sześć warszawskich dzielnic

Od niedzieli, 25 czerwca w związku z zamknięciem ulicy Obozowej podczas remontu wiaduktu na kolejowej linii obwodowej, tramwaje linii 24 kursują zmienioną trasą, w wydłużonej relacji do pętli Metro Młociny. Jest to obecnie najdłuższa linia tramwajowa w stolicy!

W okresie wakacji letnich, z powodu prac przy przebudowie wiaduktu na kolejowej linii obwodowej i związanym z tym zamknięciem ruchu w ciągu ulic Młynarskiej i Obozowej, tramwaje linii 24 na odcinku od Al. Solidarności mają zmienioną trasę. Kursują one ulicami Wolską, Połczyńską, Powstańców Śląskich, Wólczyńską i Nocznickiego do pętli Metro Młociny. Linia jest obsługiwana przez 17 brygad w dni powszednie i 13 w dni wolne od pracy.

W związku z wydłużeniem relacji, jest to tymczasowo najdłuższa linia tramwajowa, kursująca obecnie po stołecznych ulicach. Można nią przejechać aż sześć warszawskich dzielnic: Pragę Południe, Śródmieście, Ochotę, Wolę, Bemowo i Bielany. Jej długość w jedną stronę wynosi ponad 25 km, a dokładnie 25 197 m w relacji Gocławek – Metro Młociny i 25 667 m w relacji Metro Młociny – Gocławek.

Dotychczas prymat w tej kategorii należał do linii 17, kursującej obecnie na odcinku Tarchomin Kościelny – Woronicza. W tym przypadku długość trasy wynosi nieco ponad 19 km. Ale nawet po zakończeniu prac na ul. Marynarskiej i wydłużeniu relacji do pętli Służewiec, będzie to krótsza trasa, niż linii 24 podczas tegorocznych wakacji i wyniesie 21 km.



Karty Ucznia dostarczone, można już odbierać

Zarząd Transportu Miejskiego dostarczył Karty Ucznia do warszawskich szkół.

485 warszawskich szkół podstawowych i gimnazjów zebrało wnioski od swoich wychowanków w celu wyrobienia Kart Ucznia. Do chwili obecnej zrealizowaliśmy ponad 116 tysięcy wniosków, dzięki którym od 1 września uczniowie będą mogli bezpłatnie podróżować komunikacją miejską.

Karty zostały wydrukowane i dostarczone do szkół, dzięki czemu można je było odbierać jeszcze przed końcem roku szkolnego.

Obecnie do ZTM ciągle spływają dokumenty dzieci, których rodzice z różnych względów nie złożyli wniosków we wcześniejszym terminie oraz dzieci, które 1 września pójdą do pierwszej klasy szkoły podstawowej. Wszystkie wnioski, niezależnie od terminu ich złożenia, zostaną zrealizowane, dlatego też przypominamy o możliwości składania dokumentów nawet w wakacje. ZTM dokłada starań, aby wpływające wnioski były szybko realizowane i dostarczane do szkoły w krótkim terminie.

Przypominamy, że z bezpłatnych przejazdów uczniowie będą mogli skorzystać dopiero od 1 września 2017 roku. Uprawnienia są ważne przez cały rok szkolny, w 1 i 2 strefie biletowej. Na podstawie Karty Ucznia, dzieci mogą korzystać także z przejazdu środkami transportu w ramach oferty „Wspólny bilet", m.in. pociągami Kolei Mazowieckich czy WKD.

I na koniec ważna uwaga! Nie należy kodować innych biletów komunikacji miejskiej na karty będące nośnikiem uprawnień takich jak Karta Ucznia.



Zabytkowym tramwajem przez Warszawę

W sobotę, 24 czerwca, w trasę wyruszyła turystyczna linia tramwajowa „T". Wszyscy chętni mogą się poczuć jak mieszkańcy dawnej Warszawy. Podczas wybranych kursów spotkać można przewodnika.

Nie ma słynnych „winogron", czyli pasażerów wiszących przy drzwiach zatłoczonego tramwaju w pierwszych, powojennych latach, ale i tak atrakcji na pewno nie brakuje.

Piski na zakrętach, charakterystyczny dzwonek ostrzegający pasażerów czy konduktor z tradycyjnym dziurkaczem w ręce – to stałe elementy linii turystycznej „T". Dla wielu mieszkańców stolicy i turystów to może być pierwsza okazja, żeby zobaczyć, jak dawniej podróżowało się po Warszawie.

W czasie przejażdżki linią „T" można zobaczyć m.in. pomnik prezydenta Gabriela Narutowicza, Pałac Kultury i Nauki, przejechać obok Muzeum Powstania Warszawskiego czy podziwiać Wisłę, przejeżdżając Mostem Gdańskim.

Tramwaje linii turystycznej „T" kursują w tym sezonie od 24 czerwca, na trasie:

PL. NARUTOWICZA – Grójecka – Towarowa – Okopowa – Słomińskiego – most Gdański – Jagiellońska – RATUSZOWA ZOO (powrót: RATUSZOWA-ZOO – Jagiellońska – most Gdański – Słomińskiego – Międzyparkowa – Andersa – Marszałkowska – Nowowiejska – Krzywickiego – Filtrowa – PL. NARUTOWICZA).

Podczas wybranych kursów, oznaczonych w rozkładzie literą "P", o historii mijanych miejsc opowiada przewodnik.

Tramwaje odjeżdżają z pl. Narutowicza w dni wolne od pracy, co 30 minut w godzinach od 11.57 do 18.27.

Ze względu na planowane remonty, trasa linii turystycznej „T" będzie ulegać zmianom.



fot. L. Peczyński



Nowe biletomaty na Bielanach i Mokotowie

Pasażerowie mają do dyspozycji kolejne nowe automaty biletowe, w których oprócz zakupu biletów, mogą przedłużyć ważność e-hologramu Karty Warszawiaka.

Urządzenia znajdują się na przystankach komunikacji miejskiej Sielce 02 i AWF 04.

Biletomaty zostały zainstalowane przez firmę Mennica Polska S.A. Podróżni mogą w nich kupić wszystkie rodzaje biletów kartonikowych i bilety okresowe. W automatach można również przedłużyć e-hologram Karty Warszawiaka i Karty Młodego Warszawiaka. Urządzenia przyjmują płatności gotówką i kartą płatniczą.

Lokalizację punktów sprzedaży biletów ZTM, w tym biletomatów, można sprawdzić na stronie **www.ztm.waw.pl**.



Tramwaj na Nowodwory to dopiero początek

W najbliższych latach Warszawę czeka kilka wielkich inwestycji. Linie tramwajowe połączą Gocław z Saską Kępą oraz Wolę z Wilanowem. Białołęka już się zmienia.

Transport szynowy to przyszłość komunikacyjna stolicy – tak wynika ze „Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy". Jak zapisano w dokumencie, chociaż po warszawskich ulicach porusza się coraz więcej samochodów, kluczową rolę w następnych latach ma odgrywać zbiorowy transport szynowy. Jakość tego rodzaju transportu ma decydować o jakości funkcjonowania aglomeracji, zwłaszcza w sytuacji, gdy przez zwiększającą się liczbę samochodów, warunki ruchu autobusów są coraz trudniejsze.

Wielka liczba samochodów, a co za tym idzie – zakorkowane ulice – może powodować, że utrzymanie punktualnego i sprawnego kursowania autobusów po aglomeracji warszawskiej, staje się coraz większym wyzwaniem. Jeśli taka tendencja utrzymałaby się, to mogłoby się to skończyć odchodzeniem pasażerów od komunikacji miejskiej i szukaniem innych środków komunikacji.

To nie wszystko, bo rozwój transportu szynowego można zauważyć w wielu krajach i, jak piszą autorzy strategii: „Priorytetowe traktowanie modernizacji tras tramwajowych jest zgodne z tendencjami światowymi i będzie prowadzić do skokowej poprawy jakości transportu szynowego na trasach nie obsługiwanych systemem metra."

Już w 2009 roku, przy publikacji tego raportu zapisano, że jednym z najważniejszych środków realizacji polityki transportowej będą: modernizacja istniejących tras tramwajowych oraz rozwój systemu tras tramwajowych (głównie tras Bemowo-Wilanów i Młociny-Tarchomin).

Nic dziwnego, że budowa linii tramwajowej na Nowodwory stała się jedną z najważniejszych inwestycji w ostatnich latach, a już coraz bliżej jest moment rozpoczęcia budowy trasy tramwajowej, która połączy Wolę z Wilanowem.

Tramwaj zmienia Białołękę

Dzięki otwarciu nowego odcinka linia tramwajowa 2 dojeżdża już do pętli Nowodwory, a mieszkańcy tego rejonu Warszawy szybko i sprawnie mogą się dostać do stacji metra Młociny. Założony w rozkładzie jazdy czas przejazdu, wynoszący 14 minut, w większości przypadków jest zgodny z rzeczywistością. Nic dziwnego, że linia tramwajowa 2 cieszy się wielką popularnością wśród mieszkańców Nowodworów.

Pomiary przeprowadzane przez ZTM pokazały wysokie napełnienie tramwajów w godzinach szczytu. Z danych, zgromadzonych 2 marca na przystanku Świderska można odczytać, że o godzinie 7.21 oraz 7.41 tramwaj kursujący w stronę METRO MŁOCINY był maksymalnie napełniony, zabierając aż 210 pasażerów, a kilka razy napełnienie prawie osiągnęło tę granicę. Podobnie sytuacja wyglądała w godzinach popołudniowych – w kierunku TARCHOMIN KOŚCIELNY/NOWODWORY.

Po uruchomieniu kolejnego odcinka trasy tramwajowej, część autobusów kursujących w tym rejonie obsługuje północno-wschodnią części dzielnicy Białołęka. Linie 101 oraz E8, którymi jeździło bardzo wielu mieszkańców, bardzo często stały w korkach i realny czas podróżowania był dużo dłuższy niż zaplanowany w rozkładach jazdy. Jak wynikało z prowadzonych pomiarów, mogło to być od 14 do nawet 27 minut. Teraz mieszkańcy mogą lepiej oszacować czas, który będzie im potrzebny na dotarcie do stacji metra czy do centrum stolicy.

Zmian jest więcej. Pojawiła się nowa linia autobusowa 214, która połączyła oddalone od siebie krańce dzielnicy. Chodziło o to, by mieszkańcy wschodniej części Białołęki mogli sprawnie dojechać do Urzędu Dzielnicy oraz mającej niebawem powstać przy ul. Światowida galerii handlowej. Trasa linii 214 jest wytyczona właśnie z uwzględnieniem tych wniosków.

Zielona, tramwajowa Białołęka

To nie jest jedyna inwestycja tramwajowa w dzielnicy Białołęka. Tramwaje Warszawskie przygotowują kolejną inwestycję. Trasa ma mieć swój początek przy skrzyżowaniu ul. Rembielińskiej z Matki Teresy z Kalkuty. Dalej ma prowadzić ul. Matki Teresy z Kalkuty, wzdłuż św. Wincentego i Głębockiej, a następnie korytarzem zarezerwowanym na Trasę Olszynki Grochowskiej. W ramach nowej trasy planowanych jest dziewięć par przystanków (w tym pięć na „zielonej Białołęce"). Na końcu trasy będzie pętla, całą trasa to ok. 6 km torów. Budowa ma zostać zakończona do 2022 r.

Planowanych jest kilka ciekawych rozwiązań komunikacyjnych, m.in. w projekcie przewidywane jest poprowadzenie tramwaju nad Trasą Toruńską. Przy Rondzie Małej Brzozy ma powstać jednocześnie parking Park&Ride na około 430 pojazdów oraz pętla autobusowa z trzema peronami.

Tramwaj ma znacznie uprościć dojazd do II linii metra. Dzięki temu czas przejazdu z ulicy Berensona do stacji metra ma wynieść 12 minut.

Rozpoczęły się już prace studialne i koncepcyjne w celu przygotowania tej inwestycji. Wykonane są już analizy geotechniczne dla przebiegu trasy, pomiary ruchu w transporcie indywidualnym i zbiorowym oraz koncepcje układu geometrycznego torowisk. Rozpoczęła się również inwentaryzacja zieleni w korytarzu trasy tramwajowej, prace nad powiązaniami nowej trasy tramwajowej z północno-wschodnim odcinkiem II linii metra oraz koncepcją adaptacji mostu nad Kanałem Bródnowskim. Przygotowywane jest także zlecenie koncepcji estakady nad trasą S8.

W 2017 roku ma zostać wykonana analiza ekonomiczna oraz inne materiały potrzebne do uzyskania decyzji środowiskowej. Prace koncepcyjne zakończą się w 2018 r.; w 2019 r. rozpoczną się prace projektowe. Budowa trasy rozpocznie się 2021 r. a zakończy w 2022 r. Do obsługi nowej trasy będzie potrzebne 25 tramwajów niskopodłogowych – ten tabor jest uwzględniony w ramach tzw. opcji w ogłoszonym przetargu na zakup 213 tramwajów.

Teraz czas na Gocław

Kolejną wielką inwestycją, która zmieni krajobraz Warszawy, ma być budowa linii tramwajowej, która według planów ma połączyć Saską Kępę i Gocław ze Śródmieściem. Dzięki wybudowaniu tej linii będzie można szybko i bez stania w korkach (w czasie około 17,5 minuty) dojechać do centrum stolicy. Obecnie mieszkańcy Gocławia czy Saskiej Kępy podróżują głównie autobusami 111 czy 507, których trasa wiedzie przez zatłoczone Rondo Waszyngtona.



Zakończyły się już konsultacje społeczne, dotyczące tego projektu. Biuro Ochrony Środowiska we współpracy z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie wskazało do realizacji wariant rekomendowany przez Spółkę (inwestorski) – tzw. Wariant W2C, który ma przebiegać następującą trasą:

Pętla Gocław – ul. gen. Bora-Komorowskiego – rezerwa pod al. Tysiąclecia (przy Os. Saska) – przejście trasą tramwajową w poziomie terenu nad Trasą Łazienkowską (zagłębienie Trasy Łazienkowskiej na poziom -1) – równolegle wzdłuż Kanału Wystawowego (po stronie wschodniej) do **al. Waszyngtona**.

Taki przebieg trasy poparli również mieszkańcy, podczas prowadzonych konsultacji społecznych, ale ostateczna decyzja o przebiegu trasy tramwajowej należy do Prezydenta m st. Warszawy.



Wariant W2C został także wskazany jako najmniej uciążliwy dla środowiska. Drzewa, które trzeba będzie wyciąć podczas realizacji inwestycji to w przeważającej części drzewa owoce i w niezbyt dobrej kondycji. Inwestor ma zadbać także, zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach o zasadzenie nowych drzew i krzewów, a także zapewnić ciągłość powiązań przyrodniczych, krajobrazowych, przestrzennych i funkcjonalnych w układzie miasta. Wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, torowisko ma mieć zabudowę trawiastą.

Jeszcze w 2017 roku Spółka Tramwaje Warszawskie zamierza rozpocząć prace nad koncepcją programowo-przestrzenną oraz koncepcją architektoniczno-urbanistyczną zagospodarowania terenu (krajobrazu) wzdłuż trasy tramwajowej i Kanału Wystawowego (park linearny). Bardzo uważnie będzie brany pod uwagę głos mieszkańców – w III i IV kwartale planowane jest przeprowadzenie kolejnych konsultacji – tak, aby wspólnie ze społecznością lokalną zaprojektować otoczenie i przestrzeń publiczną.

Jakie korzyści mają wyniknąć z budowy połączenia tramwajowego Saskiej Kępy i Gocławia z centrum Warszawy? Dzięki budowie nowej trasy ma nastąpić:

- skrócenie czasu podróży – przewidywany czas przejazdu z pętli Gocław do stacji Metro Centrum wyniesie ok. 17 min.,
- poprawa dostępności Gocławia i Saskiej Kępy z i do innych dzielnicy Warszawy, w tym Śródmieścia, Ochoty i Pragi,
- podniesienie komfortu podróżowania – w ramach projektu przewidywany jest zakup nowego taboru tramwajowego,
- zmniejszenie poziomu hałasu i emisji spalin,
- podniesienie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów.

Kiedy będzie można wyruszyć w podróż nową linią tramwajową? Według planów budowa ma się zakończyć do 2021 roku.

Z Woli na Wilanów bez przesiadki. To będzie rewolucja

Trasa tramwajowa Wola – Wilanów jest zapowiadana jako największa inwestycja tramwajowa w powojennej historii Warszawy. Łączna długość jej sześciu odcinków ma wynieść blisko 20 kilometrów. Dzięki temu połączone zostaną ze sobą cztery dzielnice: Wola, Ochota, Mokotów i Wilanów. Zwiększy się dostępność komunikacyjna położonych w jej pobliżu terenów, a zarazem poprawi (m.in. poprzez skrócenie czasu podróży) skomunikowanie z centrum miasta osiedli położonych na Dolnym Mokotowie i w Wilanowie.

Dzięki uruchomieniu tramwaju z Woli na Wilanów, podobnie jak przy inwestycjach na Gocławiu i Nowodworach znacznie ma się skrócić czas podróży komunikacją miejską. Szacunkowy, przewidywany czas przejazdu z Wilanowa Zachodniego do stacji metra Centrum ma wynieść ok. 25 minut, do stacji metra Pole Mokotowskie – ok. 18 minut, zaś do Dworca Zachodniego – ok. 30 minut. Taki czas podróży powinien spowodować, że nie będzie się opłacało pokonywać tej trasy samochodem, a dzięki temu zmniejszy się natężenie ruchu, emisja spalin i poziom hałasu.

Będzie to kolosalna zmiana w komforcie podróżowania dla warszawiaków, bo obecnie np. w godzinach porannego szczytu podróż między ulicą Branickiego (początkowe odcinki trasy) a Szpitalem Wolskim może trwać nawet ponad godzinę.

Autorzy Studium Wykonalności tej inwestycji zakładają także, że uruchomienie tej linii może wywołać prawdziwy efekt



domina i przyczynić się do zwiększenia zainteresowania podróżami innymi środkami komunikacji szynowej w Warszawie.

Przeprowadzenie trasy pod Dworcem Zachodnim, jako część wspólnego przedsięwzięcia wraz z PKP PLK (przebudowa dworca i układu torów kolejowych), umożliwi utworzenie w tym miejscu nowoczesnego multimodalnego węzła przesiadkowego. Dzięki powiązaniu trasy tramwaju z Dworcem Zachodnim (i pośrednio z Dworcem Centralnym oraz Dworcem Śródmieście) może nastąpić wzrost liczby przewozów kolejowych o blisko 550 podróży/godzinę, a dzięki powiązaniu trasy z I i II linią metra (trasa będzie przebiegała w okolicy stacji Metro Pole Mokotowskie) – wzrost liczby przejazdów metrem o blisko 1700 podróży/godzinę.

Budowa trasy ma się odbywać w latach 2019-21 (jedynie torowiska na ul. Ordona na Woli i na ul. Branickiego w Wilanowie prawdopodobnie powstaną później). Większa część trasy (odcinki od Dworca Zachodniego do ul. Grójeckiej oraz od stacji metra Pole Mokotowskie do Wilanowa, Stegien i Sielc) ma być realizowana z wykorzystaniem środków unijnych (perspektywa budżetowa 2014-20).

Uruchomienie linii przyczyni się do zwiększenia udziału tramwajów w transporcie, a co za tym idzie, zwiększenia efektywności całego systemu transportu publicznego – część autobusów będzie mogła zostać skierowana do obsługi innych tras. Taki sam efekt działa w dzielnicy Białołęka po uruchomieniu tramwaju do pętli Nowodwory. Zmniejszeniu ulegnie też łączny czas podróży pasażerów w systemie transportu publicznego.

Autorzy Studium Wykonalności zauważają, że uruchomienie tej linii tramwajowej spowoduje zmiany w organizacji ruchu aż 11 linii autobusowych: 116, 130, 167, 172, 195, 301, E-1, E-2, 501, 503 i 519. Dodatkowo zmiany w układzie linii autobusowych oraz ograniczenie ich liczby umożliwią zmniejszenie zapotrzebowania na tabor autobusowy (w godzinie szczytu) o ok. 76 autobusów.

To będzie prawdziwa, szynowa, rewolucja. ■





Warszawa „stawia na szyny”. Jak można wyjaśnić to hasło?

Kilkanaście lat temu z różnych miejsc słyszałem opinie, że tramwaje to przestarzały, XIX-wieczny środek transportu, a właśnie wtedy Paryż, Londyn czy Berlin mocno zaczęły stawiać na tramwaje. W 1995 roku Warszawa uchwaliła swoją pierwszą politykę transportową i już wtedy zapisaliśmy, że stolica chce promować transport publiczny, a zwłaszcza transport szynowy. W latach 70. czy 80. transport publiczny był dominujący, bo samochodów było bardzo mało. Jeszcze w badaniach ruchu w Warszawie z 1997 roku udział transportu indywidualnego był niezbyt wysoki. Wtedy udział komunikacji miejskiej w ogólnym ruchu w Warszawie był na poziomie 66 proc. Obecnie, według badań z 2015 roku, 58 proc. transportu odbywa się komunikacją miejską - mówi **Mieczysław Reksnis**, dyrektor Biura Polityki Mobilności i Transportu w Warszawie.

Jak Warszawa wygląda na tle innych stolic europejskich?
Wygląda bardzo dobrze. Jesteśmy w czołówce europejskiej i jesteśmy stawiani za wzór miasta, które zachowało przewagę transportu publicznego nad indywidualnym. Co ciekawe i budujące, rośnie udział rowerów w tym zestawieniu, ostatnio było to 4 proc. w ogólnej puli transportu. Promujemy ścieżki rowerowe i cieszymy się, że to przynosi efekty.

Gdzie w tym wszystkim są tramwaje?
W transporcie warszawskim mamy, mówiąc kolokwialnie, „trzy szyny”: metro, tramwaje i kolej, przy czym ten ostatni środek transportu korzysta z infrastruktury Polskich Linii Kolejowych. Udział tych trzech środków transportu w warszawskiej komunikacji miejskiej jest znaczący, bo wynosi ok. 48 proc. ogółu przewozów, wykonywanych transportem publicznym. Szynowe środki transportu miesięcznie wykonują ponad 43 miliony przewozów, z czego na tramwaje przypada ponad 22 mln. Tramwaje mają tę przewagę, że są wydzielone z ruchu drogowego i mają możliwość omijania korków. Kierowcy siedzą i patrzą, jak tramwaj przemyka.

Miasto chce zmieniać tę proporcję? Udział autobusów ma być mniejszy?
Chcemy zwiększać udział komunikacji szynowej, co będzie naturalnie postępowało wraz z rozwojem metra. Metro przewozi ok. 640 tys. pasażerów dziennie, a przecież oddany do użytku jest fragment II linii. Tramwaje też będą zyskiwać dzięki budowie nowych tras. Tam, gdzie one się pojawią,



będziemy mogli ograniczać liczbę autobusów lub inaczej planować ich trasy. Proszę zwrócić uwagę, że trasy komunikacji szynowej mają układ promienisty i zawsze zbiegają się gdzieś w okolicy centrum. To ma pomóc w chronieniu tego obszaru stolicy przed ruchem samochodowym.

To jest naczelna zasada przy planowaniu komunikacji w Warszawie?

Drogi w centrum mają ograniczoną pojemność, trzeba dbać o jakość powietrza, więc musimy jakoś reagować. Chcemy zachęcić kierowców samochodów do tego, żeby przesiedli się do komunikacji publicznej, albo objeżdżali centrum Warszawy. To zapisane zostało w uchwalonej przez warszawskich radnych w 2009 roku „Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy". Ten dokument jest też spójny z planami zagospodarowania przestrzennego naszego miasta, gdzie mówi się o strefach: centralnej, zurbanizowanej i przedmieść. W strefie centralnej chcemy stawiać na transport publiczny, ruch pieszy i ruch rowerowy. Stąd wzięła się m.in. strefa płatnego parkowania. Naszym celem jest doprowadzenie do tego, by samochody w centrum nie parkowały na ulicach i placach, tak jak ma to obecnie miejsce np. na Placu Teatralnym.

Wróćmy do tramwajów i ich roli w systemie transportowym Warszawy.

Tramwaje mają za zadanie szybko dowozić do centrum miasta, a obecne inwestycje mają uzupełnić ten system, który został starannie przemyślany. Nowe trasy były analizowane już przy uchwalaniu polityki transportowej z 1995 roku, ale ze szczegółami zostały opracowane w 2006 roku, w „Studium uwarunkowań". W tym dokumencie pojawiają się m.in. trasy na Tarchomin czy do Wilanowa, ale nie ma trasy na Gocław, bo z analiz jeszcze nie wynikała potrzeba poprowadzenia tramwajów w tamtym kierunku. W ciągu ostatnich lat ten fragment Warszawy rozwinął się tak mocno, że taki projekt został dodany. Podobnie było z trasą na „zieloną Białołękę". To świadczy o tym, że system transportowy ciągle żyje i się rozwija. Obecnie jesteśmy w fazie rewizji naszych planów. Być może pojawią się kolejne trasy tramwajowe, ale jeszcze za wcześnie, by mówić o konkretnych lokalizacjach, bo wiemy, ile jest „wymarzonych" tras.

A jak z przeprawami tramwajowymi przez Wisłę?

Pojawiają się postulaty, żeby zbudować od strony Gocławia nowy most, ale na razie nie mamy takich zamiarów. Z przepraw tramwajowych, które były zaplanowane, nie ma jeszcze tej przez planowany Most Krasińskiego. Myślę jednak, że jeżeli w tamtym rejonie będzie budowany most, to właśnie tramwajowy, bo protesty dotyczyły ewentualnego „najazdu" samochodów na Plac Wilsona. Z inwestycji w tamtym miejscu nie chcemy rezygnować, bo mogłaby bardzo dobrze połączyć trasy tramwajowe po praskiej stronie Wisły z centrum Warszawy, a przecież Żerań będzie się rozwijał i trzeba się starać, by mieszkańcy tamtego rejonu dojeżdżali do centrum komunikacją miejską, a nie samochodami.

Dobre wieści nadchodzą dla mieszkańców Zielonej Białołęki?

Dzielnica Białołęka chciałaby mieć metro, ale na razie nie ma odpowiedniego potencjału demograficznego, ani takiego rodzaju zabudowy, który by uzasadniał poprowadzenie tam metra. Tramwaj w tamtej części stolicy sprawdzi się znakomicie.

Przy okazji budowy trasy tramwajowej Wola-Wilanów oraz inwestycji na Białołęce podkreśla się połączenie ich z metrem.

Tramwaj do Wilanowa będzie przejeżdżał obok stacji Pole Mokotowskie, a ten z „zielonej Białołęki" będzie docierał do stacji metra przy ulicy Kondratowicza. Dla większości pasażerów czas podróży jest najważniejszym czynnikiem. Jeżeli jest wygodna przesiadka, to się na nią decydują, a tramwaj, poprzez węzły przesiadkowe, zasila metro. Oferta biletowa jest tak skonstruowana, że można z przesiadką dojechać wszędzie. Na „zielonej Białołęce" małe autobusy powinny rozprowadzać ruch pasażerów po osiedlach.

Przy wielu projektach pojawiają się lata 2021-2022 jako spodziewane zakończenie inwestycji. Jeżeli udałoby się to wszystko zrealizować zgodnie z planem, to jak ma komunikacja miejska w Warszawie wtedy wyglądać w pana marzeniach?

Można powiedzieć, że nasze marzenia zapisaliśmy w projekcie polityki mobilności. Jeśli te zapisy uda się zrealizować, to „uspokoimy" komunikacyjnie centrum stolicy, a jednocześnie udostępnimy przestrzeń pieszym i poprawimy jakość przestrzeni publicznej. Miasto będzie bardziej uporządkowane. Warto planować takie zmiany. Podam jako przykład, że można przechodzić przez jezdnię na ulicy Emilii Plater przy Dworcu Centralnym, a nie spowodowało to żadnej katastrofy. W przyszłym roku przejścia dla pieszych pojawią się na Rondzie Czterdziestolatka. Obecnie analizujemy możliwość wprowadzenia przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych na Rondzie Dmowskiego. Jeśli ktoś nie może przedostać się przejściem podziemnym, to nie będzie już musiał przemieszczać się dookoła. Chcemy oddać przestrzeń mieszkańcom miasta.



Brętowo PKM:
Jedyny taki przystanek w Polsce

Nie od dzisiaj wiadomo, że jednym z niezwykle istotnych czynników, zachęcających do korzystania z komunikacji zbiorowej, jest jak najmniejsza liczba przesiadek podczas codziennych podróży w drodze do szkoły czy pracy. Jeśli natomiast są one konieczne, bo przecież istnieją różne formy transportu (autobus, tramwaj, pociąg, metro), a poza tym nie ma możliwości stworzenia bezpośrednich połączeń w każdej relacji, wtedy najlepiej maksymalnie je ułatwić i uprościć. Jednym z rozwiązań stosowanych na świecie, najbardziej cenionym przez pasażerów, jest system przesiadek „door to door", czyli po polsku „drzwi w drzwi". Pozwala to nie tylko zaoszczędzić czas, ale przede wszystkim znacząco zwiększa komfort i wygodę podróży, co przekłada się bezpośrednio na zwiększenie liczby osób wybierających transport publiczny na co dzień.

Dotychczas w Polsce takie rozwiązanie, w przypadku różnych form transportu, stosowano wyłącznie dla połączeń autobusowych i tramwajowych. W wielu miastach powstały i powstają tzw. huby przesiadkowe, gdzie pasażerowie mogą wygodnie i szybko przesiąść się z jednego pojazdu do drugiego. Do takich miejsc należą m.in. pętle: Łostowice w Gdańsku, Czerwone Maki P+R w Krakowie, Metro Młociny w Warszawie czy planowane Winnica w Warszawie i Pieczewo w Olsztynie. W ten sposób można również zintegrować różne rodzaje transportu szynowego. Natomiast do niedawna w Polsce nie było ani jednego miejsca, w którym pasażerowie mogliby przesiąść się naprawdę bezpośrednio z tramwaju na pociąg i odwrotnie.

Przełom w tym zakresie nastąpił 1 września 2015 roku, kiedy uruchomiono połączenia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i na przystanku Gdańsk Brętowo można teraz korzystając ze wspólnego peronu, dosłownie drzwi w drzwi przejść z pociągu do tramwaju linii nr 10, który zaczął kursować dzień wcześniej. Niektórzy powiedzą, że przecież takie przesiadki są możliwe np. na przystankach: Dworzec Zachodni w Poznaniu, Dworzec Miasto w Toruniu, Stadion we Wrocławiu czy nawet Strzyża w Gdańsku. Niemniej jednak w żadnym z tych czterech miejsc nie jest to system „door to door". Dlatego właśnie przystanek Brętowo położony na linii kolejowej nr 248, nazywanej Pomorską Koleją Metropolitalną jest wyjątkowy, by nie powiedzieć unikalny w skali kraju.

Budowa linii tramwajowej z Siedlec do Brętowa wraz z kupnem nowoczesnych, dwukierunkowych tramwajów do jej obsługi, została zrealizowana w ramach jednego z etapów Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej. Pieniądze na



ten cel pochodziły z kasy miasta i funduszy unijnych. Prace rozpoczęły się wiosną 2014 r. i trwały do końca sierpnia 2015 r. Trasa liczy około 4,5 km i prowadzi od gruntownie zmodernizowanej i przebudowanej pętli autobusowo-tramwajowej Siedlce, ulicami Nowolipie i Rakoczego, aż do 360-metrowej estakady osiągającej 11-metrów wysokości, którą tramwaje docierają do przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Gdańsk Brętowo.

Tutaj zatrzymują się pociągi SKM w Trójmieście, spółki obsługującej połączenia kolejowe na tej trasie, łączące stacje i przystanki trójmiejskiej aglomeracji: Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Port Lotniczy im Lecha Wałęsy, Kartuzy, Gdańsk Osowa i Gdynia Główna. Z tego miejsca wyruszają również tramwaje linii 10, łączące dzielnice: Piecki-Migowo, Siedlce, Śródmieście, Letnicę i Nowy Port. Z przyczyn ekonomicznych i logistycznych zamiast klasycznej pętli zastosowano w tym miejscu tory odstawcze z dwoma rozjazdami międzytorowymi, które pozwalają na jednoczesny postój do trzech tramwajów. Zatrzymują się one przy tym samym peronie i na tym samym poziomie, co pociągi jadące z Gdyni, Gdańska Osowy i Kartuz w kierunku Wrzeszcza. Przysłowiową łyżką dziegciu w beczce miodu, w tym przypadku



jest brak możliwości przejścia w tym samym poziomie na peron w przeciwnym kierunku. Niestety, zapewne ze względów bezpieczeństwa, nie zdecydowano się na zastosowanie takiego rozwiązania. Dlatego, żeby przesiąść się z tramwaju do pociągu jadącego do gdańskiego lotniska lub z pociągu jadącego z Gdańska do tramwaju, trzeba zjechać windą na poziom lokali komercyjnych, nieco powyżej ulicy Rakoczego, przejść pod linią kolejową i wjechać drugą windą na poziom peronów. Alternatywą jest skorzystanie z kilkudziesięciu dość stromych schodów najpierw w dół, a potem w górę, co jest czasochłonne i zwyczajnie mało wygodne.

Pod względem komunikacyjnym, oprócz pociągów i tramwajów kursujących w godz. od 5 do 23, pasażerowie mają do dyspozycji także autobusy linii: 116, 131, 184, 210, 227 i 283, które odjeżdżają z przystanku znajdującego się poniżej, na poziomie ulicy Rakoczego. Dzięki temu mieszkańcy gdańskich dzielnic Piecki-Migowo i Matemblewo mają naprawdę dogodne połączenia i skomunikowania z pozostałymi obszarami aglomeracji trójmiejskiej.



Minusem w przypadku połączeń kolejowych, mimo czynionych starań, jest niestety brak stałych godzin odjazdów i równego odstępu pomiędzy nimi oraz fakt, że na tak dobrze skomunikowanym przystanku w obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy nie zatrzymują się przyspieszone pociągi, jeżdżące pomiędzy Gdynią i Kościerzyną. Pozostaje mieć nadzieję, że w przyszłości te niedogodności zostaną rozwiązane, co niewątpliwie przyczyni się do zwiększenia popularności wśród pasażerów, tego jak na razie jedynego w kraju prawdziwego połączenia tramwajów i pociągów w systemie „door to door”.

tekst i fot.: Kamil Migała

Piękna czerwona świnia

Dzięki staraniom Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej na warszawskich ulicach znów można zobaczyć pięknego Chaussona AH 48 #395. To właśnie takie autobusy tuż po wojnie woziły warszawiaków. Legenda wróciła.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-173

Przez wiele lat chaussony były symbolem komunikacji miejskiej w Warszawie. Woziły mieszkańców po odbudowującej się stolicy, a potem aż do końcówki lat 60. To właśnie taki pojazd jest bohaterem piosenki „Czerwony autobus”, do której muzykę napisał Władysław Szpilman, słowa Kazimierz Winkler, a wyśpiewał ją Andrzej Bogucki. Chausson rzucał się w oczy i cieszył warszawiaków, którzy wreszcie mogli jeździć porządnymi autobusami.

W zrujnowanej Warszawie lat 40. i początku lat 50. brakowało wszystkiego, a skoro tak, to brakowało też autobusów. Skąd wziąć odpowiednie maszyny, skoro część taboru przedwojennego została z Warszawy ewakuowana, część zniszczona w trakcie Kampanii Wrześniowej 1939 r. (kilka warszawskich autobusów wzięło udział m.in. w transporcie broni i amunicji do Włodzimierza Wołyńskiego), a dzieła zniszczenia dokonały lata okupacji i Powstanie Warszawskie.

Po zakończeniu wojny trzeba było czymś wozić warszawiaków. Z ruin udało się wydobyć osiem autobusów, więc za pojazdy komunikacji miejskiej służyły najczęściej wojskowe ciężarówki. Cztery przedwojenne chevrolety odnalazły się w Krakowie i ciężko je było stamtąd odzyskać.

Amerykańska organizacja charytatywna UNRRA przekazała Warszawie 10 piętrowych autobusów marki Leyland (niektórzy znawcy komunikacji twierdzą, że przekazano 40 autobusów), ale do stolicy dotarła tylko niewielka część. Tak czy inaczej, sytuacja była bardzo ciężka i nic dziwnego, że polski rząd postanowił kupić wozy za granicą – na polską produkcję trzeba było jeszcze poczekać.

Wybór padł na autobusy francuskiej marki Chausson, która była wtedy jednym z liderów rynku w Europie. Firma, która powstała w 1907 r., początkowo zajmowała się produkcją m.in. chłodnic do silników i szybko stała się jednym z najważniejszych wytwórców we francuskim przemyśle motoryzacyjnym. W 1935 r. przedsiębiorstwo Chausson nabyło od firmy Budd technologię budowy nadwozi całkowicie metalowych, a później przejęło upadającą firmę Chenard&Walcke, produkującą samochody. W ten sposób Chausson wszedł na drogę budowy autobusów.

Pierwsze konstrukcje, sygnowane tą marką i z charakterystycznym logo, czyli łabędzimi skrzydłami, pojawiły się w 1942 r. i nosiły oznaczenie AP-01. W kolejnych latach

fot. L. Peczyński

pojawiały się nowsze modele, aż w końcu na ulice wyjechały Chaussony APH 47 i to właśnie takie autobusy pojawiły się w Warszawie.

Do stolicy przyjechały 21 lipca 1947 r. i data zapewne, nie jest przypadkowa, bo przecież dzień później w PRL przypadało święto państwowe. Trzeba jednak przyznać, że było co świętować, bo Warszawa wreszcie doczekała się autobusów z prawdziwego zdarzenia. Na ulice stolicy wyjechało osiem wozów, a wśród pierwszych pasażerów byli dostojnicy państwowi z premierem Józefem Cyrankiewiczem i Władysławem Gomułką.

Ze względu na wysuniętą maskę silnika autobusy modelu AH 48 nazywano „nez de cochon", czyli po prostu „świński ryj". Były to jednak konstrukcje na swoje czasy nowoczesne i bardzo trwałe. Jako jedne z pierwszych na świecie (jeśli nie pierwsze w ogóle), miały tzw. samonośne nadwozie, mogły przewozić ok. 70-80 pasażerów, z czego 30 na miejscach siedzących. Chaussona, w zależności od wersji, napędzał silnik Hochkiss, albo Panhard.

Autobusy, które przybyły do Warszawy w 1947 r. były pierwszą z wielu partii, zamówionych i sprowadzonych z Francji. Pierwsze pojazdy przyjechały do Polski o własnych siłach, ale następne transporty przybywały już koleją. W tym czasie wiele chaussonów trafiło do placówek



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-176-13

PKS na terenie całego kraju, ale po kilku latach dokonano unifikacji środków transportu i francuskie pojazdy ściągnięto do stolicy, w zamian wysyłając mniej udane, węgierskie autobusy firmy Mavag (trafiły m.in. do Krakowa, Katowic, Częstochowy, Nysy czy Nowego Sącza).

W tych latach do historii związków Warszawy z autobusami marki Chausson wkroczyła wielka polityka. Były to jedne z najzimniejszych lat zimnej wojny i ochłodzenie w stosunkach Polski z Francją spowodowało wstrzymanie dostaw (stąd w stolicy „bratnie" mavagi). Kiedy „odmrożono" transakcje, do Warszawy zaczęły docierać kolejne partie tych autobusów, ale już w nowszych wersjach APH 521 oraz APH 522 (bez „świńskiego ryja").

Te pojazdy zużywały ok. 24-28 litrów paliwa na 100 kilometrów i były w stanie osiągnąć przebieg 600-800 tys. kilometrów. Producent był niesamowicie dumny z trwałości konstrukcji – do tego stopnia, że podobno odkupił od Warszawy kilka wysłużonych pojazdów w celach marketingowych.

Według stanu na 31 grudnia 1960 r. w taborze znajdowało się 165 sztuk modelu APH 521 i 192 sztuki modelu APH 522. Od 1965 roku następowały kasacje pierwszej wersji, na skutek ich zużycia oraz olbrzymich dostaw krajowych jelczy. Ostatnie autobusy tej marki widziano w kwietniu 1969 roku na liniach 100, 125 i 325 (Rafał Wodzicki, autor artykułu „Wspomnienie o autobusie marki Chausson" przypomina sobie, że widział jeszcze takie pojazdy na trasie linii 158 w okolicach 1970 r.).

Chaussony wycofane ze służby znajdowały różne zastosowania: kilka na początku lat 70. służyło na placu Defilad w charakterze ruchomych punktów sprzedaży biletów; kilka innych podobno, zostało przekazanych Miejskiemu Przedsiębiorstwu Pogrzebowemu i woziło warszawiaków nawet po ich śmierci.

Do Polski przyjechało niemal 800 autobusów marki Chausson, ale do naszych czasów przetrwał tylko jeden, wyremontowany i przekazany w 1985 r. do Muzeum Techniki (ogromna większość trafiła na złom). Plany były ambitne, bo autobus miał się co jakiś czas pojawiać na warszawskich ulicach, a jedynie stał w muzeum i niszczał. Obecnie znajduje się w filii muzeum w Chlewiskach.

fot. L. Peczyński



fot. L. Peczyński

Niewiele brakowało, a w Polsce nie zostałby żaden sprawny, doskonale zachowany chausson. Na szczęście w tym miejscu zaczęła się kolejna historia.

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie dowiedział się, że belgijskie stowarzyszenie musi zmniejszyć swoją kolekcję o jednego chaussona, pojawiła się więc szansa na sprowadzenie do Polski autobusu i to w wersji AH 48. Taka okazja mogła się już nie powtórzyć.

- Wiceprezes KMKM znalazł informację na ich stronie internetowej, że Belgowie mają do sprzedaży taki autobus. Powiedział: kupujemy, a ja na to odpowiedziałem, że się przejadę do Belgii. Pojechaliśmy z kumplem i z pieniędzmi. Wchodzimy na parking i patrzę, że autobus jest w całkiem niezłym stanie, ale kiedy już się ucieszyłem, to usłyszałem, że ten egzemplarz nie jest na sprzedaż. Na nas czeka autobus na zapleczu. Kiedy go zobaczyłem, mina mi zrzedła – wspomina Robert Człapiński, prezes KMKM.

Jeszcze bardziej przestraszony był kierowca, który miał go transportować na lawecie. Po kilku godzinach udało się „zapakować" chaussona i ruszyć w podróż do Polski. Drugi autobus tej marki, po wielu latach przerwy, pojawił się nad Wisłą. Autobus przybył do Warszawy na lawecie 27 lipca 2007 roku, czyli dokładnie 60 lat i 5 dni po rozpoczęciu eksploatacji Chaussonów w Polsce.

Egzemplarz, który udało się sprowadzić z Belgii, przez kilkanaście lat służył w tamtejszej armii, aż trafił do lokalnego stowarzyszenia miłośników komunikacji i tam przez lata niszczał. Duma warszawskiego KMKM od autobusów, które jeździły po Warszawie, różni się silnikiem – posiada 6-cylindrowy benzynowy motor firmy Hochkiss (warszawskie miały 4-cylindrowy diesel Panharda).

Zanim jednak odnowiony chausson mógł się zaprezentować warszawiakom, trzeba było wykonać przy nim ogrom pracy. Nie będzie przesadą stwierdzenie, że pojazd został rozebrany do ostatniej śrubki. Piaskowane i zabezpieczone przed korozją zostały wszystkie elementy nadwozia i dachu. To jeszcze nie wszystko, to był dopiero początek. Trzeba było naprawić silnik, po niektóre części wybrać się aż do Grenoble, potem skompletować lewe drzwi ewakuacyjne, zdobyć akumulatory, ponawiercać krótkie odcinki sznura gumowego, żeby wykonać z nich rolki prowadzące do szyb. Skoro nie dało się uratować poduszek silnika, to trzeba je było pieczołowicie odtworzyć ze specjalnego materiału.

Końcowe prace remontowe, takie jak lakierowanie, montaż foteli czy lamp oświetleniowych, wykonywane były już w Miejskich Zakładach Autobusowych przy ul. Włościańskiej w Warszawie. Ostatnim etapem było naniesienie historycznego oznakowania autobusu. Syrenka została namalowana – tak jak w latach 50. – odręcznie. Wtedy można było znów wyruszyć na trasę. ■

tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:

- http://www.kmkm.waw.pl
- http://eksploatyka.blox.pl

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO